STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 18178
29 juni
2015

Verkeersbesluit proef/gegevensverzameling winteropenstelling “kruis” Elburg-Vesting



Doel

De winkeliersvereniging Winkel Vesting Elburg (WVE) heeft de gemeenteraad gevraagd een proef te houden met het eenmalig gedurende de maanden november t/m februari met uitzondering van de zaterdagen openstellen voor gemotoriseerd verkeer van de volgende weggedeelten:

- Beekstraat even zijde van Vischpoortstraat tot Smedestraat;
- Beekstraat oneven zijde van Jufferenstraat tot Van Kinsbergenstraat;
- Jufferenstraat van Zuiderkerkstraat tot Beekstraat;
- Vischpoortstraat van Ellestraat tot Beekstraat,

alle in de aangegeven richting. Deze wegvakken zijn tezamen plaatselijk bekend als ‘het kruis’.

Met als doel om bij het slagen van de proef te komen tot een permanente winteropenstelling van deze weggedeelten.

Onderbouwing

Dit verzoek van de WVE komt voort uit de omzetontwikkeling van de onderneming in Elburg-Vesting.

In haar brief d.d. 26 maart 2015 motiveert de WVE haar verzoek als volgt:

61% van de ondervraagden [tijdens het koopstromenonderzoek] geeft aan dat eventuele wijzigingen in de parkeersituatie geen invloed zal hebben op hun keuze voor een winkelgebied. Sterker nog: 9% van de ondervraagden zal minder vaak in Elburg-Vesting gaan winkelen. Maar bij zorgvuldige bestudering blijkt ook dat 27% juist vaker in Elburg-Vesting zal gaan winkelen. Ons voorstel richt zich vooral op deze laatste groep. Uit de voorgaande alinea kunnen we afleiden dat dat vooral de bewoners van de omliggende wijken zullen zijn, die immers even snel een boodschap willen doen, en daarom baat hebben bij een korte loopafstand tussen parkeerplaats en winkel. We wijzen in dit verband ook op het onderzoek dat in 2010 door Grontmij/Stienstra is gehouden naar de effecten van het zgn. plan Ter Steeg. Ten behoeve van een congres vat Stienstra zijn bevindingen als volgt samen: “Zowel de food-sector als de convenience non-food hebben sinds 2008 een negatievere ontwikkeling doorgemaakt dan de landelijke en regionale referenties (waarin de effecten van de economische crisis zijn verwerkt). Juist deze sectoren kunnen worden gekenschetst als typische boodschappensectoren. De reeds tanende boodschappensector (verschuiving naar winkelcentrum De Vrijheid) is merkbaar verder onder druk gekomen door de ingezette ontwikkelingen.” Als WVE weten we dat de omzetten in de winter harder zijn gedaald dan in de zomer. Ook in andere branches merken wij een terugloop van dat deel van de klantenpopulatie dat meer dan gemiddeld behoefte heeft aan korte loopafstanden (ouderen, slecht ter been zijnden).

Als WVE zijn we ons ervan bewust dat onze klanten (of beter: de wegblijvers) hun keuze voor of tegen Elburg-Vesting vooral laten bepalen door (een gebrek aan) keuze en kwaliteit in het winkelaanbod. We zullen daar de komende jaren hard aan moeten werken, willen we in de toekomst als winkelgebied voor de inwoners van onze gemeente nog kunnen concurreren op andere punten dan nabijheid en compassie. Die keuze- en kwaliteitsslag is echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Daarom willen wij ‘tijd kopen’ met ons plan om parkeren in ‘het kruis’ ’s winters toe te staan. Dat levert omzetwinst op vanuit (27 – 9 =) 18% van de ondervraagden. Deze omzetwinst kan voor een aantal ondernemingen het verschil betekenen tussen voortbestaan en faillissement. Wat eenmaal weg is, komt niet weer terug. Daarbij gaat het vaak niet om filialen van landelijke ketens, maar om bedrijven met slechts 1 of enkele vestigingen. Juist dit soort bedrijven, dat je dus in andere winkelcentra niet altijd op dezelfde manier tegenkomt, draagt –naast de monumentale omgeving- bij aan de zo belangrijke aantrekkingskracht



voor dagjesmensen, verblijfsrecreanten e.d. Daarom is het van groot belang dat juist deze bedrijven 'overleven'. 18% meer kopers kan precies dat verschil maken.

Verder gaat de WVE in op de argumenten die men –vaak met een beroep op regelmatige landelijke onderzoeken- tegen dit voorstel zou kunnen inbrengen. De WVE-reactie daarop mondt uit in de al geciteerde motivering.

De voornaamste bedenkingen kunnen als volgt worden samengevat:
1. *Omzetverlies bij winkels wordt niet veroorzaakt door de parkeersituatie, maar vooral door online winkelen.*
2. *Verkeer speelt maar een beperkte rol bij het winkelgedrag.*
3. *Parkeren is een weerstandsfactor, geen attractiefactor.*
4. *Verbetering van de parkeersituatie –nog los van de vraag wat dan precies als 'verbetering' moet worden aangemerkt- leidt niet of nauwelijks tot meer bezoek of omzet.*
5. *De auto is minder belangrijk voor winkels dan winkeliers denken, maar vooral: de fietser en de voetganger zijn belangrijker.*
6. *Beleving is het toverwoord bij winkelgedrag.*
7. *Als het plan blijkt te werken, lokt dat meer automobilisten naar de Vesting. Dat is slecht voor de leefbaarheid.*
8. *Door de aanleg van parkeerterrein Oude Vos zijn er straks voldoende parkeerplaatsen voor winkelklanten. Daarom zijn de extra parkeerplaatsen in 'het kruis' niet nodig.*

Bij onze reactie hierop maken wij mede gebruik van de resultaten van het Koopstromenonderzoek Elburg 2014, voor de gemeente Elburg uitgevoerd door adviesbureau Totta.

De eerste 3 bedenkingen kunnen worden samengevat als: "Niet de parkeersituatie, maar andere factoren bepalen waar men inkopen doet." Dat is waar; het koopstromenonderzoek laat dat ook zien. Van de redenen om wel in Elburg-Vesting te kopen zijn de 2 redenen die door tenminste 25% van de ondervraagden worden genoemd: 'om de middenstand te ondersteunen' en 'dichtbij'. De enige reden om niet in Elburg-Vesting te kopen die door tenminste 25% van de ondervraagden wordt genoemd, is: 'weinig keuze', in samenhang met 'minder aanbod, winkels gestopt'. (Vooral winkels als Action, Xenos, Blokker, Aldi en Lidl worden gemist.) Overigens zijn wij van mening dat de wel in Elburg-Vesting aanwezige winkels over het algemeen kwalitatief hoogstaand zijn, er erg verzorgd uitzien, en up-to-date zijn. Verder zijn we er blij mee dat betaald parkeren –dat in andere gemeenten vaak een extra belemmering is- in Elburg-Vesting niet aan de orde is.

Ook internet speelt een rol: 7% van de ondervraagden geeft internet-aankopen op als reden om minder in Elburg-Vesting te kopen. Al zijn er zeker ook voorbeelden van Elburger ondernemers die via internet hun waren aanbieden.

Een andere, veelgenoemde reden om minder in Elburg-Vesting te kopen, is: 'minder geld te besteden resp. minder nodig'.

Elburg-Vesting is bekend om haar functie voor het recreatief winkelen –in combinatie met de beleving van het monumentale karakter van Elburg-Vesting en horecabezoek-. Wat echter niet in alle rapportages over Elburg-Vesting even goed uit de verf komt, is dat deze functie seizoensgebonden is, en dat Elburg-Vesting het hele jaar door een boodschappen-functie heeft voor de Vesting zelf en de omliggende wijken Molendorp en Oosthoek. Dat verklaart dat 'dichtbij' zo vaak wordt genoemd als reden om wel in Elburg-Vesting te kopen. Dat verklaart ook dat de op-een-na belangrijkste reden om minder in Elburg-Vesting te kopen de 'slechte parkeermogelijkheden en bereikbaarheid' is. Wanneer men al niet te spreken is over het winkelaanbod, kan een als gebrekkig ervaren parkeersituatie de spreekwoordelijke druppel zijn, die klanten voor een ander winkelgebied doet kiezen. Maar de als gebrekkig ervaren parkeersituatie is inderdaad slechts zelden het hoofdmotief voor de keuze voor een ander winkelgebied. Dat blijkt ook uit het feit dat ongeveer de helft van de ondervraagden Elburg-Vesting een rapportcijfer 8 of hoger geeft voor aspecten die te maken hebben met parkeren en bereikbaarheid; daarop scoort Elburg-Vesting systematisch hoger dan 't Harde en Doorspijk.

Op het eerste gezicht wordt ook de vierde bedenking onderschreven vanuit het koopstromenonderzoek. 61% van de ondervraagden geeft aan dat eventuele wijzigingen in de parkeersituatie geen invloed zal hebben op hun keuze voor een winkelgebied. Sterker nog: 9% van de ondervraagden zal minder vaak in Elburg-Vesting gaan winkelen. Maar bij zorgvuldige bestudering blijkt ook dat 27% juist vaker in Elburg-Vesting zal gaan winkelen. Ons voorstel richt zich vooral op deze laatste groep. Uit de voorgaande alinea kunnen we afleiden dat dat vooral de bewoners van de omliggende wijken zullen zijn, die immers even snel een boodschap willen doen, en daarom baat hebben bij een korte loopafstand tussen parkeerplaats en winkel. We wijzen in dit verband ook op het onderzoek dat in 2010 door Grontmij/Stienstra is gehouden naar de effecten van het zgn. plan Ter Steeg. Ten behoeve van een congres vat Stienstra

zijn bevindingen als volgt samen: "Zowel de food-sector als de convenience non-food hebben sinds 2008 een negatievere ontwikkeling doorgemaakt dan de landelijke en regionale referenties (waarin de effecten van de economische crisis zijn verwerkt). Juist deze sectoren kunnen worden gekenschetst als typische boodschappensectoren. De reeds tanende boodschappensector (verschuiving naar winkelcentrum De Vrijheid) is merkbaar verder onder druk gekomen door de ingezette ontwikkelingen." Als WVE weten we dat de omzetten in de winter harder zijn gedaald dan in de zomer. Ook in andere branches merken wij een terugloop van dat deel van de klantenpopulatie dat meer dan gemiddeld behoefte heeft aan korte loopafstanden (ouderen, slecht ter been zijnden).

Het koopstromenonderzoek heeft geen onderzoek gedaan naar de vijfde bedenking. Maar de in het verleden door adviesbureau Stienstra gehouden onderzoeken weerspreken deze bedenking in elk geval niet.

Het koopstromenonderzoek is het ook met de zesde bedenking eens: het sterkste punt van Elburg-Vesting is de sfeer/ambiance. Met zijn musea, botterwerf, nationaal orgelmuseum en niet te vergeten de vele winkels. Dat zit dus wel goed.

Zonder het recreatief winkelen in het zomerseizoen zouden slechts weinig winkels levensvatbaar zijn. Maar we mogen niet vergeten dat zonder de boodschappen-omzet gedurende het gehele jaar de winkels in de sectoren food en convenience non-food evenmin levensvatbaar zijn. Een winkelgebied zonder deze sectoren zou eenzijdig zijn, en daarmee de aantrekkingskracht van Elburg-Vesting sterk doen verminderen. Door het wegvallen van deze sectoren zou het voortbestaan van andere sectoren –zoals mode en keuzegerichte detailhandel-, die nu nog redelijk presteren, onder druk komen te staan. Daarom is het van groot belang deze sectoren voor Elburg-Vesting te behouden, en te zorgen voor een maximale (auto)bereikbaarheid gedurende het deel van het jaar dat de boodschappen-functie de boventoon voert.

Natuurlijk zijn we er daarmee niet. Als WVE zijn we ons ervan bewust dat onze klanten (of beter: de wegblijvers) hun keuze voor of tegen Elburg-Vesting vooral laten bepalen door (een gebrek aan) keuze en kwaliteit in het winkelaanbod. We zullen daar de komende jaren hard aan moeten werken, willen we in de toekomst als winkelgebied voor de inwoners van onze gemeente nog kunnen concurreren op andere punten dan nabijheid en compassie. Die keuze- en kwaliteitsslag is echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Daarom willen wij 'tijd kopen' met ons plan om parkeren in 'het kruis' 's winters toe te staan. Dat levert omzetwinst op vanuit (27 – 9 =) 18% van de ondervraagden. Deze omzetwinst kan voor een aantal ondernemingen het verschil betekenen tussen voortbestaan en faillissement. Wat eenmaal weg is, komt niet weer terug. Daarbij gaat het vaak niet om filialen van landelijke ketens, maar om bedrijven met slechts 1 of enkele vestigingen. Juist dit soort bedrijven, dat je dus in andere winkelcentra niet altijd op dezelfde manier tegenkomt, draagt –naast de monumentale omgeving- bij aan de zo belangrijke aantrekkingskracht voor dagjesmensen, verblijfsrecreanten e.d. Daarom is het van groot belang dat juist deze bedrijven 'overleven'. 18% meer kopers kan precies dat verschil maken.

Als het voorstel blijkt te werken, leidt dat inderdaad tot meer autobewegingen in Elburg-Vesting. Maar wij verwachten niet dat dat meer dan enkele tientallen voertuigbewegingen per dag zal betreffen. Wij achten ons nog steeds gebonden aan de ook door de WVE ondersteunde afspraak in de commissie Ter Steeg om het aantal voertuigbewegingen niet boven de 1800 per dag te laten oplopen. Mocht uit verkeerstellingen tijdens de proef blijken dat dit aantal toch overschreden wordt, dan zullen wij constructief zoeken naar mogelijkheden om dat in de definitieve situatie tot onder de 1800 terug te brengen. Overigens merken wij op dat de leefbaarheidsproblemen zich vooral voordoen in 'de ring' tijdens het zomerseizoen (buiten zitten, buiten spelen e.d.). Doordat in de winterperiode 'het kruis' opengaat, zullen delen van 'de ring' juist ontlast worden. En omdat ons voorstel alleen over de wintermaanden gaat, zal het geen verschil maken voor de leefbaarheid in de zomerperiode.

Ons voorstel is niet bedoeld om extra parkeerplaatsen voor onze klanten te creëren, maar om invulling te geven aan het uit landelijk onderzoek bekende gegeven dat bij een bezoekduur van 30 minuten of korter de klanten een loopafstand tussen parkeerplaats en winkelduur van maximaal 100 m acceptabel vinden. En juist bij het 'boodschappen doen' is de bezoekduur vaak korter dan 30 minuten. Voor deze groep klanten is het nieuwe parkeerterrein De Oude Vos dan ook te ver lopen. In de commissie Ter Steeg zijn afspraken gemaakt over het maximale aantal kortparkeerplaatsen in en om de Vesting, en ook over de minimale bezettingsgraad van de kortparkeerplaatsen op de drukste momenten. Wij gaan graag met de bewoners en de gemeente in gesprek hoe wij dit moeten interpreteren in de destijds niet voorziene situatie dat het grootste deel van het jaar wel aan deze criteria wordt voldaan, maar gedurende een aantal (winter)maanden mogelijk niet.

Als gemeente Elburg bevestigen (of ontkennen) we de juistheid van de WVE-argumentatie niet. Feit is dat het winkelgebied de komende decennia voor een enorme uitdaging staat; een recent onderzoek (ING, winkelgebied 2025, samen in beweging) voorspelt bijvoorbeeld dat in 2025 15% (huishoudelijke

artikelen) tot 95% (muziek, films) van de artikelen via internet gekocht zal worden. (Alleen voeding en persoonlijke verzorgingsproducten blijven daarbij achter.) “In kernverzorgende gebieden [zoals Elburg-Vesting] staan branches als ‘mode en vrije tijd’, ‘elektronica’ en ‘wonen’ de komende 10 jaar sterk onder druk; de leegstand in deze gebieden zal toenemen, niet in het minst in de genoemde branches. Kleine zelfstandige specialisten kunnen alleen overleven wanneer zij daadwerkelijk in bepaalde aspecten uitblinken, lokaal een relevante positie innemen en voldoende marge weten te genereren. De capaciteiten van de ondernemer worden hierbij steeds belangrijker. Flexibiliteit en het vermogen zich proactief aan te passen worden steeds belangrijker.” Winkeliers zullen dus andere ‘wegen’ moeten vinden om hun klanten naar hun (fysieke) winkel te lokken. Daarbij zullen de winkels zich niet meer moeten richten op ‘de gemiddelde consument’, maar een duidelijke keuze moeten maken tussen ‘value’ (lage prijzen, maar toch –anders dan de huidige discounters- een behoorlijke ‘beleving’ in de winkels) of ‘premium’ (waarbij exclusieve producten en/of kwalitatief hoge dienstverlening hoge marges genereren). Wij hebben er begrip voor dat deze omslag voor sommige ondernemers wat tijd kost. Voor wie deze omslag naar ‘value’ of ‘premium’ niet kan maken, schetsen de onderzoekers een somber beeld: deze bedrijven hebben weinig kans in 2025 nog te bestaan. De gemeente Elburg ziet het niet als haar taak deze marktwerking tegen te gaan. Wel wil de gemeente de ondernemers die deze omslag wel (willen) maken een maximale slagingskans bieden door te helpen de randvoorwaarden de scheppen om deze omslag niet overhaast te hoeven maken.

Ook constateren we dat er het afgelopen decennium blijkbaar een wijziging in de publieke opinie over de winteropenstelling van het kruis heeft plaatsgevonden. Was in 2002 (Stienstra) 34% daar voor, in 2014 (koopstromenonderzoek) is van degenen die er een duidelijke mening over hebben 59% voor. Mogelijk speelt daarbij mee dat adviesbureau Stienstra onderzoek deed in de maand juni, adviesbureau Totta eind september/begin oktober. In de voor-zomer zijn er meer toeristen dan in het najaar. Dit kan erop wijzen dat de eigen bevolking positiever staat tegen openstelling van ‘het kruis’ dan de toerist. Dat sluit aan bij wat de WVE hierover zegt. Een openstelling juist in de wintermaanden kan dan een goed instrument zijn. Dit is een nieuw gegeven, dat nog niet bekend was ten tijde van het verkeersbesluit naar aanleiding van de evaluatie van het zogenaamde ‘plan Ter Steeg’. Wij vinden het belangrijk om dit signaal op te pakken.

Maar voor een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen is inzicht nodig in het werkelijke effect van de winteropenstelling op de omzet van de winkels in Elburg-Vesting, op het winkelverblijfsklimaat (de 9% respondenten die aangeeft juist minder vaak naar de Vesting te zullen gaan, doet dat waarschijnlijk omdat men door de auto’s in de winkelstraten het winkelverblijfsklimaat slechter vindt), op de auto-intensiteiten in de Vesting (in relatie tot het door bewoners en ondernemers unaniem als maximaal acceptabel aanvaarde 1800 mvt/etm) en op de verkeersveiligheid. Die effecten zijn niet anders met zekerheid te meten dan door het houden van een proef. Daarom heeft de gemeenteraad besloten een eenmalige proef houden om deze effecten in de praktijk te onderzoeken. Ook kan deze proefperiode door de WVE gebruikt worden om een visie op te stellen hoe Elburg-Vesting zich zal aanpassen in de door de onderzoekers geschetste richting, en welke rol de autobereikbaarheid (waaronder een eventuele permanente winteropenstelling van ‘het kruis)’ daarin kan spelen. Op basis van onze bevindingen en deze visie zullen we (in samenspraak met ondernemers en bewoners) definitief beslissen op het verzoek van de WVE.

Relatie met vigerend verkeersbesluit

Het verkeersbesluit ter legalisering van de proef staat op diverse punten op gespannen voet met het (door de gemeenteraad overgenomen) advies van de cie. Ter Steeg. Met name met betrekking tot:

- Het concentreren van het bezoekersparkeren in de ‘ring’;
- Het creëren van meer bezoekersparkeerplaatsen dan de afgesproken 60;
- Het inruilen van de destijds voor de rust/herkenbaarheid voor de klanten (en voor de daaruit voortvloeiende handhaafbaarheid) zo gewenste 0 wijzigingen in de verkeerssituatie per jaar naar 30à40 wijzigingen in de verkeerssituatie per jaar.

Wij zijn ons bewust van deze fricties. Wijziging van die uitgangspunten is –conform eerdere raadsbesluiten- uitsluitend mogelijk wanneer hiervoor in overleg tussen ondernemers en bewoners een oplossing is gevonden. Het college acht het echter niet efficiënt om dit overleg te (laten) voeren wanneer niet duidelijk is of de proef is geslaagd.

Het college acht het aanvaardbaar dat gedurende de praktijkproef niet aan alle vastgestelde uitgangspunten wordt voldaan omdat:

- de praktijkproef eenmalig is, en voor een relatief korte periode (4 maanden);
- het verkeersbesluit niet bedoeld is als ‘doorstart’ naar een definitief gewijzigde verkeerssituatie;
- niet op andere wijze met de gewenste zekerheid kan worden bewezen of in Elburg-Vesting een kortere loopafstand al dan niet van invloed is op de bedrijfsomzetten.



Het voorgaande tegen elkaar afwegende hebben wij besloten het verzoek van de WVE in te willigen om een praktijkproef te houden met het eenmalig gedurende de wintermaanden openstellen van gedeelten van ‘het kruis’ voor gemotoriseerd verkeer. Wij benadrukken echter dat ons doel (= eenmalig verzamelen van feiten) niet automatisch hoeft te leiden tot het door de WVE beoogde doel (= permanente winteropenstelling). Zelfs niet wanneer de door de WVE beoogde omzetstijging zou worden behaald. Daarvoor zijn ook andere factoren van belang, zoals het genoemde intensiteitsmaximum, de ervaren leefbaarheid, handhavingsaspecten, maatschappelijk draagvlak, en welke andere factoren ook maar tijdens de evaluatie van de proef aan de orde zullen komen.

Het voorliggende verkeersbesluit is de verkeersjuridische basis voor deze proef.

Uitvoering

Om de praktijkproef te kunnen houden zijn aanvullende markering, borden en palen nodig. Voor een eventuele definitieve situatie dient te worden geïnvesteerd in beweegbare afsluitingen die op afstand door de hulpdiensten kunnen worden bediend, en ter plaatse door houders van een parkeer- annex inrijontheffing. Een dergelijke investering kost ettelijke tonnen. Het college vindt dat buitensporig voor een eenmalige proef van 4 maanden.

Daarom wordt tijdens de proef volstaan met borden en palen die 2x/week met handkracht worden gewijzigd. Dat betekent:
- dat de aanrijtijden voor de hulpdiensten op de zaterdagen gedurende de proef langer zullen zijn (de palen zullen ter plaatse moeten worden verwijderd);
- dat de ontheffinghouders gedurende de proef niet op zaterdagen van hun inrij-ontheffing voor het kruis gebruik kunnen maken;
- dat extra uren nodig zijn om de borden en palen 2x/week met handkracht te wijzigen.

Vanwege de te plaatsen palen is tijdens de proef laden/lossen op zaterdagmorgen niet mogelijk.

Het wekelijks wijzigen van de verkeerssituatie –op zaterdagen is in ‘het kruis’ de voetgangerszone wel van kracht- zal gebeuren op vrijdagen tussen 21 en 23 uur, en op zaterdagen tussen 17 en 19 uur.

De genoemde wegen liggen binnen de bebouwde kom van Elburg, zijn eigendom van en in beheer bij de gemeente Elburg en op grond van artikel 18, lid 1d is zij bevoegd tot het nemen van dit verkeersbesluit.

Advies en inspraak

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de brandweer en deze heeft op 6 februari 2015 advies gegeven. De zorgen die zij hebben over dit verkeersbesluit zijn drieledig:
1. De extra hindernissen (in de vorm van palen die eerst uitgenomen moeten worden), waardoor de kans aanwezig is dat de opkomsttijd van 6 minuten voor een eerste tankautospuit niet gehaald gaat worden.
2. Voor de hulpdiensten is een vrije doorgangsbreedte van 3,5 meter een vereiste. Nu krachtens dit besluit weer geparkeerd kan worden langs de Beekstraat, kan (door niet binnen de vakken geparkeerde auto’s) deze vrije doorgang in het gedrang komen.
3. Voor een hoogwerker is een opstelruimte van minimaal 5,5 meter nodig. Vanwege de weer in gebruik te nemen parkeervakken zou deze dan niet meer (of zeer beperkt) kunnen worden opgesteld.

Om deze proef toch mogelijk te maken adviseert de brandweer:
1. klappalen toe te passen i.p.v. uitneembare palen;
3. langs de Beekstraat opstelgelegenheden voor de brandweervoertuigen te creëren die voortdurend vrij gehouden worden.

Wanneer deze voorwaarden zouden worden overgenomen, kan de brandweer gematigd positief adviseren over deze proef. Zij behoudt zich wel nadrukkelijk het recht voor om op basis van de resultaten van de proef negatief te adviseren op een voorstel de proef ongewijzigd om te zetten in een definitieve wijziging van de verkeerssituatie.

De gemeente Elburg neemt het advies van de brandweer over, en is zich daarbij terdege bewust van een goede bereikbaarheid van de Vesting door de hulpdiensten.

Daarom zullen wij de afsluiting uitvoeren d.m.v. klappalen, en zullen wij ongeveer in het midden van de betreffende wegvakken van de Beekstraat telkens 3 vakken niet als parkeervak in gebruik nemen, zodat deze ruimte kan dienen als opstelruimte voor hulpverleningsvoertuigen.

Het gewenste eenrichtingsverkeer dient op elk weggedeelte te worden aangegeven met de bordencombinatie C2 en C3. Dat vergt 14 extra verkeersborden. Wij zijn van mening dat dit op gespannen voet staat met het uiterlijk aanzien van de monumentale omgeving van Elburg-Vesting. Daarom hebben wij overwogen te volstaan met het plaatsen van borden C2 op de locaties:
- Beekstraat even zijde nabij de Smedestraat;



- Beekstraat oneven zijde nabij de Van Kinsbergenstraat.

Door het ontbreken van de overige benodigde 12 verkeersborden zou formeel geen sprake zijn van eenrichtingsverkeer. Dat zouden wij niet aanvaardbaar vinden voor een definitieve situatie, maar wel voor deze eenmalige, relatief korte proefperiode.

Echter: de politie heeft op 23 maart 2015 expliciet negatief geadviseerd over een dergelijk onvolledig en daardoor niet handhaafbaar eenrichtingsverkeer.

Daarom plaatsen wij ook tijdens de proef alle 14 bij het eenrichtingsverkeer behorende borden.

Conform artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is er overleg geweest met de politie. Zij heeft in haar advies d.d. 1 april 2015 positief geadviseerd.

Het ontwerpbesluit heeft van 15 april t/m 26 mei 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. In dezelfde periode zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hierover zienswijzen in te dienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door de heer J. Boot, Ellestraat 10. Zijn zienswijze is vergezeld door een adhesiebetuiging van 199 andere personen. Van deze 199 is alleen de woonplaats bekend, maar niet het adres. Een groot aantal van hen zal ongetwijfeld inwoner van Elburg-Vesting zijn, maar van anderen –zoals inwoners van andere plaatsen- is niet zondermeer duidelijk wat hun specifieke belang bij de verkeerssituatie in Elburg-Vesting is. Daarom kunnen wij niet beoordelen of de betrokkenen belanghebbenden zijn (in de zin van de Algemene wet bestuursrecht). In juridische zin zullen wij deze adhesiebetuigingen dan ook buiten beschouwing laten. Voor de inhoudelijke beoordeling van de argumenten uit de zienswijze maakt dat echter niet uit. Het politiek-bestuurlijke gewicht van een dergelijk aantal adhesiebetuigingen valt buiten het kader van een verkeersbesluit.

De inhoud van de zienswijze van de heer Boot vatten wij in deels onze eigen woorden als volgt samen: “Het huidige verkeersplan werpt haar vruchten af. Het (opnieuw) wijzigen van de verkeerssituatie leidt tot chaos, onveilige situaties en veel irritatie. Bovendien maken wij ons zorgen over ons leefgenot en over de veiligheid. Wij willen graag het autoluwe karakter van de binnenstad behouden, ook in de wintermaanden. Wij gunnen de winkeliers in de vesting meer klanten, maar zien de oplossing niet in het wijzigen van de verkeerssituatie.

Voor wie het bovenstaande het uitgangspunt is, heeft geen behoefte aan nadenken over de wijziging van de bestaande verkeerssituatie, en dus ook niet aan het verzamelen van gegevens om dat nadenken onderbouwd te kunnen doen. Wij verzoeken dan ook de proef niet door te laten gaan.”

Deze zienswijze is helder voor wat betreft haar visie, en logisch voor wat betreft de uit die visie voortvloeiende keuzes.

Deze zienswijze gaat echter voorbij aan een aantal aspecten:

- Dit verkeersbesluit maakt geen keuzes over hoe de verkeerssituatie er in 2017 en verder uit moet zien, maar beperkt zich uitdrukkelijk tot de verkeerssituatie in de winter 2015/2016. De visie van de heer Boot (en de adhesiebetuigers) is in juridische zin dan ook niet relevant voor het nu voorliggende verkeersbesluit;
- Het verzoek om de proef niet door te laten gaan is gericht aan het college.

Terecht, omdat het het college is dat het bevoegde orgaan is om verkeersbesluiten te nemen. Maar bestuurlijk is van belang dat alle raadsfracties zich ontvankelijk hebben verklaard voor het voorstel van de WVE om praktijkgegevens te verzamelen. Daarom is het met zoveel woorden ook in het huidige coalitieprogramma opgenomen: *In de Vesting hebben bewoners, ondernemers en toeristen wensen en belangen. Onder een aantal ondernemers leeft de wens om het ‘kruis’ in de wintermaanden open te stellen voor gemotoriseerd verkeer. In afwachting van de discussie over het wel of niet openstellen van het ‘kruis’ in de wintermaanden zullen geen herinrichtingsplannen worden uitgevoerd die het al dan niet openstellen belemmeren.*

Volgens de normale bestuurlijke verhoudingen voert het college de punten uit het coalitieprogramma uit, tenzij er bij de uitwerking ervan onverwachte uitvoerings- of juridische problemen ontstaan. Danwel dat er zienswijzen worden ingediend met zodanige (nieuwe) gezichtspunten dat het voorgenomen besluit in redelijkheid niet kan worden uitgevoerd. Het college is dus alert op in de zienswijze aangedragen uitvoerings- of juridische problemen, en nieuwe argumenten. Voor het al dan niet wijzigen van het coalitieprogramma –zoals de heer Boot feitelijk voorstelt- kan de heer Boot zich wenden tot het orgaan dat dit programma (in meerderheid) heeft vastgesteld: de gemeenteraad. Zoals het uiteindelijk ook de gemeenteraad zal zijn die zich uit zal spreken over het al dan niet wijzigen van de verkeerssituatie in 2017 en verder. (Waarna het college dat voor zover nodig weer uitwerkt in een verkeersbesluit.)

- De heer Boot wil graag dat bij de afweging over de verkeerssituatie in 2017 en verder de overzichtelijkheid van de steeds wijzigende verkeerssituatie wordt betrokken, alsmede de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Vertegenwoordigers van ondernemers en bewoners zijn momenteel met elkaar in gesprek om een lijst met aandachtspunten op te stellen waarover de proef (meetbare) duidelijkheid zal moeten verschaffen. Het is bekend dat in die gesprekken ook naar verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid gekeken wordt. Overigens wijzen wij erop dat eerder in dit besluit gebleken is dat zowel WVE als gemeente het destijds afgesproken maximum van 1800 motorvoertuigen/dag nog steeds hanteren. Zolang de gemeenteraad dit maximum niet wijzigt blijft daarmee de verkeersleefbaarheid (uitgedrukt in aantal passerende auto's) op het destijds unaniem als aanvaardbaar afgesproken peil. Hiermee wordt een belangrijk deel van de zorg van de heer Boot (en de adhesiebetuigers) weggenomen. Voor andere aspecten, zoals de steeds wisselende verkeerssituatie, verwijzen wij naar onze opmerkingen onder 'relatie met vigerend verkeersbesluit'. De in de proef opgedane praktijkervaringen zullen mede van invloed zijn op de vraag of de (eventueel blijkende) voordelen van de door de WVE beoogde verkeerssituatie opwegen tegen de (eventueel blijkende) nadelen, of niet. Desgewenst kunnen daarbij ook de ervaringen worden betrokken die zijn opgedaan tijdens de gewijzigde verkeerssituaties in verband met de werkzaamheden aan de bruggen in de Vesting, begin 2015.

Wij concluderen dan ook dat bij zorgvuldige bestudering de zienswijze van de heer Boot geen onverwachte uitvoerings- of juridische problemen, noch nieuwe argumenten aandraagt.

We stelden eerder in dit document al dat 'voor een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen inzicht nodig is in het werkelijke effect van de winteropenstelling op de omzet van de winkels in Elburg-Vesting, op het winkelverblijfsklimaat, op de auto-intensiteiten in de Vesting (in relatie tot het door bewoners en ondernemers unaniem als maximaal acceptabel aanvaarde 1800 mvt/etm) en op de verkeersveiligheid.' Wij komen tot de conclusie dat alle gemeenteraadsfracties unaniem hebben ingestemd met het verzamelen van de door de WVE gewenste praktijkgegevens. Het voorliggende besluit vult in hoe het college denkt dat deze gegevens het beste verzameld kunnen worden. Daarover schreven wij: 'Die effecten zijn niet anders met zekerheid te meten dan door het houden van een proef.' De heer Boot bestrijdt –gegeven de unanieme instemming van de gemeenteraadsfracties- deze invulling niet. Ook draagt hij geen alternatieven aan hoe deze gegevens anders verzameld zouden kunnen worden. De heer Boot draagt dan ook geen onverwachte uitvoerings- of juridische problemen, noch nieuwe argumenten aan. Daarom nemen wij de zienswijze van de heer Boot niet over –hoe helder en logisch deze zienswijze ook is vanuit het gezichtspunt van de heer Boot (en de adhesiebetuigers)-, en stellen wij de tekst van het voorgenomen besluit ongewijzigd vast.

Wel onderkennen wij dat tegenover de 162 respondenten (= 27% van de steekproef van 600 personen) uit het Koopstromenonderzoek die aangeven vaker in Elburg-Vesting te zullen kopen niet alleen 54 respondenten staan die aangeven dat juist minder te zullen doen, maar ook 200 personen –al dan niet inwoners van Elburg-Vesting- die aangeven geen behoefte te hebben aan een definitieve winteropenstelling van de aan het begin van dit besluit genoemde wegvakken. Zoals gezegd, speelt dit aspect bij de juridische beoordeling van dit verzoek om een verkeersbesluit geen rol, maar mogelijk wel bij de bestuurlijke afweging in het kader van de evaluatie.

Besluit
Op grond van het voorgaande besluit het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Elburg:

1. Eenmalig in de maanden november, december, januari en februari de borden G7, voetgangerszone telkens op zaterdag 19.00 uur te verwijderen en op de erop volgende vrijdag 21.00 uur te herplaatsen, zodat van zaterdagavond tot vrijdagavond het betreffende gebied openstaat voor al het verkeer.

2a. Gedurende de onder 1a genoemde periode het bevoorradingsvenster op zaterdagmorgen (tussen 7 en 10 uur) te laten vervallen;

2b. Dit kenbaar te maken door het verwijderen van het onderbord dat inrijden ten behoeve van laden/lossen in dat tijdsvenster toestaat.

3a. Eenrichtingsverkeer in te stellen in de opengestelde delen van 'het kruis' in de bij het doel van dit besluit aangegeven richtingen;

3b. Dit kenbaar te maken door het plaatsen van borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten) en C3 (eenrichtingsverkeer) op de betreffende wegvakken van de Beekstraat, Jufferenstraat en Vischpoortstraat;

3c. Op onderborden (ook wel bekend als OB52) wordt kenbaar gemaakt dat fietsers van dit eenrichtingsverkeer zijn uitgezonderd.



4. Dit verkeersbesluit van kracht te laten zijn tot en met de laatste dag van de onder punt 1 genoemde periode. (Vanaf de daaropvolgende dag is het verkeersbesluit d.d. 26 maart 2013 weer onverkort van kracht.)

Dit besluit is genomen in overeenstemming met artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, en met artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994.

Elburg, 16 juni 2015

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Elburg,

De burgemeester, de secretaris,

F.A. de Lange , J.K.C. van der Jagt

Dit besluit treedt in werking één dag na bekendmaking in de Staatscourant.

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant beroep instellen bij de Rechtbank Gelderland, afdeling Bestuursrecht, postbus 9030, 6800 EM te Arnhem.

In dit beroepschrift moet vermeld staan:

uw naam en adres, de datum waarop het beroepschrift is geschreven, een omschrijving van het gemeentelijke besluit waartegen u in beroep gaat, de reden waarom u in beroep gaat en uw handtekening.

Door het indienen van het beroepschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een beroepschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen bij de Rechtbank Gelderland, afdeling bestuursrecht, postbus 9030, 6800 EM te Arnhem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.